Da soll noch einer sagen, in Berlin walte kein höherer Plan. Am 1. Oktober 1920 trat das „Gesetz über die Bildung von Groß-Berlin“ in Kraft. Und beinahe auf den Tag hundert Jahre später, nämlich am 31. Oktober 2020, wird er endlich wahr, der zu Groß-Berlin passende Groß-Flughafen, der ominöse BER. Welch erstaunliche Koinzidenz! Denn exakt am 27. April 1920 hatte das Groß-Berlin-Gesetz nach diversen Wiedervorlagen den preußischen Landtag passiert. Und just am 28. April 2020 erfolgte die Nutzungsfreigabe des BER-Hauptterminals, nachdem ausgerechnet der TÜV Rheinland die Betriebssicherheit bescheinigt hatte.

Berlin hebt ab

Welche Groß-Stadt kann das schon von sich behaupten, dass sie hundert Jahre nach ihrer Entstehung endlich ihren Groß-Flughafen beschert bekommt? Dabei hatten selbst manche Berliner eigentlich schon nicht mehr an ein Abheben auf dem BER geglaubt, sondern nur noch an dessen Ableben. Einige sollen daher den aktuellen BER-Chef Engelbert Lütke Daldrup bereits zum Berliner Oberbürgermeister auf Lebenszeit vorgeschlagen haben. Schließlich war der BER-Start ursprünglich schon für November 2011 geplant gewesen. Doch diese erste „Prognose“ – oder war es schon eine erste „Hochrechnung“ – wurde alsbald auf den Sommer 2012 verschoben. Seither gibt es nur zwei Gewissheiten im Lande: Bayern München wird deutscher Fußballmeister und der BER bleibt geschlossen. Schließlich hat die Metropole an der Spree ja auch einen Ruf zu verspielen. Wie hatte Frank Wedekind 1908 an seinen Dramatiker-Kollegen Arthur Holitscher geschrieben: „Berlin ist eben keine Stadt, sondern ein trauriger Notbehelf. Berlin

ist ein Conglomerat von Kalamitäten.“ Der BER lieferte dafür fast zehn Jahre lang bereitwillig den Beweis – vor allem seine hochkomplexe vollautomatische Entrauchungsanlage, die im Brandfall durch 16000 digitale Melder und ein kilometerlanges Rauchgasabpumpsystem Menschenleben retten sollte, aber von Anfang an nicht funktionierte. Legendär noch immer die angedachte „Mensch-Maschine-Lösung“, bei der stattdessen 600 Angestellte im Brandfall die Fluchttüren öffnen sollten. Dumm auch, dass die Flughafengesellschaft schon 2015 feststellen musste, dass die anfangs geplanten Abfertigungskapazitäten inzwischen nicht mehr ausreichten und man auf 40 Millionen Passagiere pro Jahr erweitern müsse. Auf diese Weise stiegen die Kosten von im Jahr 1995 prognostizierten 1,112 Mrd. Mark, was kaufkraftbereinigt rund 797 Mio. Euro entspricht, auf geschätzte schlappe 7,3 Mrd. Euro 2020. Wenn man bedenkt, dass dafür ja auch fast zehn Jahre länger gebuddelt werden durfte, sind das doch – seien wir ehrlich – nichts als Peanuts!

Man kann also mit Fug und Recht vom BER als einem Leuchtturm- und Erfolgsprojekt gesamtdeutscher Ingenieurskunst sprechen. Grund genug, am 31. Oktober mächtig zu feiern – wenn da, verdammt noch mal, nicht die vermaledeite Klimakrise wäre. So aber haben sich bereits jetzt die Flug- und Flughafengegner angekündigt. Unter dem Motto: „Am Boden bleiben“ heißt es nun: „BER – Blockieren, Einstellen, Recyceln“. Eines bleibt sich eben immer gleich: Nichts als Kalamitäten mit Berlin! Doch wie singt man so schön: „Für uns bleibt doch Berlin/die Stadt von allen Ländern/Berlin bleibt doch Berlin/Da kannst nüscht dran ändern!“ Glück auf denn, traurig-spaßiges „Groß-Berlin“, arm im Geiste, aber immer sexy – ganz egal ob mit oder ohne Groß-Flughafen!

Jan Kursko